KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 19.11.2020 r.
COM(2020) 742 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej (rok sprawozdawczy 2018)

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej (rok sprawozdawczy 2018)

1. WPROWADZENIE

Zgodnie z art. 7a dyrektywy 98/70/WE[1] odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych (zwanej dalej „dyrektywą w sprawie jakości paliw") i art. 5 dyrektywy Rady (UE) 2015/652 ustanawiającej metody obliczania i wymogi w zakresie sprawozdawczości zgodnie z dyrektywą 98/70/WE[2] państwa członkowskie mają obowiązek składać co roku sprawozdanie na temat intensywności emisji gazów cieplarnianych paliw i energii dostarczanych na ich terytoriach. Ten obowiązek sprawozdawczy miał zastosowanie po raz pierwszy w odniesieniu do roku sprawozdawczego 2017 w związku ze stosowaniem i transpozycją dyrektywy Rady (UE) 2015/652. Niniejsze sprawozdanie roczne obejmuje dane przedstawione przez państwa członkowskie za 2018 r.

Ponadto zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy 98/70/WE państwa członkowskie mają obowiązek składać sprawozdanie zawierające krajowe dane dotyczące jakości paliw za poprzedni rok kalendarzowy.

Niniejsze sprawozdanie roczne zawiera zestawienie informacji przedstawionych przez państwa członkowskie w związku z wyżej wspomnianymi wymogami w zakresie sprawozdawczości. Opracowano je na podstawie danych za rok 2018 przekazanych Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) przez państwa członkowskie.

2. ILOŚCI I INTENSYWNOŚĆ EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W CYKLU ŻYCIA POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW PALIWA I ENERGII

Art. 7a dyrektywy w sprawie jakości paliw, w związku z dyrektywą Rady (UE) 2015/652, określa wymogi w zakresie sprawozdawczości, zgodnie z którymi należy podać następujące informacje:

- całkowitą ilość każdego rodzaju paliwa lub energii dostarczanych na potrzeby transportu drogowego i maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach (w tym statków żeglugi śródlądowej, gdy nie znajdują się na morzu), ciągników rolniczych i leśnych oraz rekreacyjnych jednostek pływających, gdy nie znajdują się na morzu;
- emisję gazów cieplarnianych w całym cyklu życia w przeliczeniu na jednostkę energii, w tym tymczasowe średnie wartości szacowanych emisji z biopaliw wynikających z pośredniej zmiany użytkowania gruntów[3];
- surowiec i ścieżkę produkcji biopaliwa stosowane w przypadku poszczególnych biopaliw dostarczanych na terytoria państw członkowskich.

[1] Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG, Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.

[2] Dyrektywa Rady (UE) 2015/652 z dnia 20 kwietnia 2015 r. ustanawiająca metody obliczania i wymogi w zakresie sprawozdawczości zgodnie z dyrektywą 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych, Dz.U. L 107 z 25.4.2015, s. 26.

[3] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1513 z dnia 9 września 2015 r. zmieniająca dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, Dz.U. L 239 z 15.9.2015, s. 8.

W dyrektywie w sprawie jakości paliw zobowiązuje się państwa członkowskie do nałożenia na dostawców wymogu zmniejszenia do dnia 31 grudnia 2020 r. intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw transportowych, tj. emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia w przeliczeniu na jednostkę energii uzyskanej z paliw i energii dostarczonej, o co najmniej o 6 % w stosunku do podstawowej normy dla paliw w 2010 r. wynoszącej 94,1 gCO2eq/MJ[4]. W ocenie osiągnięcia celu redukcji emisji o co najmniej 6 % nie uwzględnia się emisji gazów cieplarnianych wynikających z pośredniej zmiany użytkowania gruntów.

W 2018 r. wszystkie 28 państw członkowskich (oraz Norwegia i Islandia) dostarczyło dane dotyczące zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w odpowiednim formacie.

2.1 Emisje gazów cieplarnianych i odległość od poziomu docelowego na rok 2020

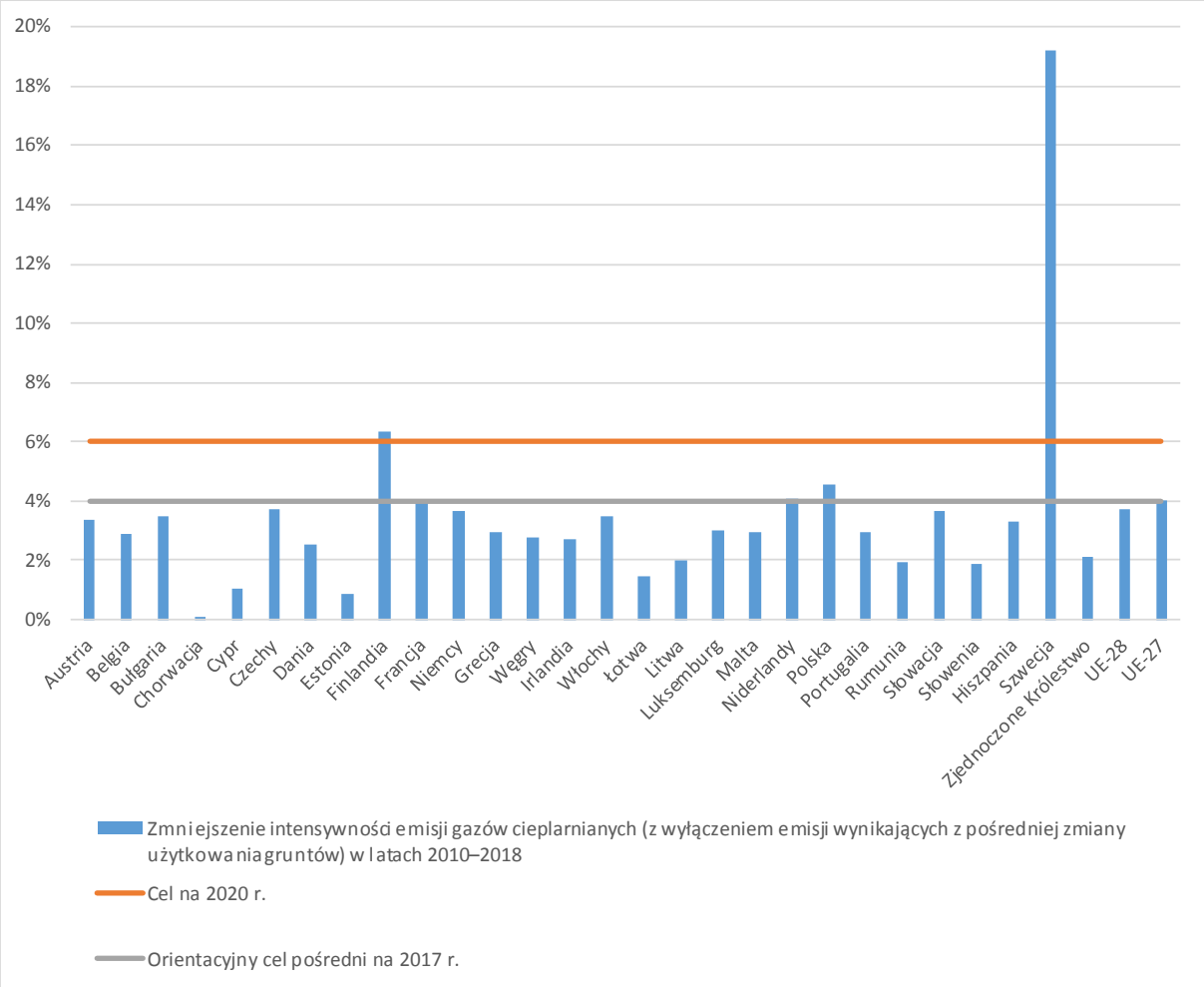
Z przedstawionych danych wynika, że w 2018 r. średnia intensywność emisji gazów cieplarnianych paliw i energii dostarczanych w 28 państwach członkowskich, które złożyły sprawozdanie, była na poziomie 90,6 gCO_{2eq}/MJ, czyli 3,7 % poniżej poziomu bazowego w 2010 r., wynoszącego 94,1 gCO_{2eq}/MJ. Oznacza to, że w 2018 r. ograniczenie emisji wyniosło 51 Mt ekwiwalentu dwutlenku węgla (CO_{2eq}). W latach 2017–2018 postępy osiągnięte przez dostawców paliw były ograniczone – odnotowano poprawę o 0,3 punktu procentowego w stosunku do zgłoszonej średniej intensywności emisji gazów cieplarnianych paliw.

Przekazane dane za 2018 r. potwierdzają, że wynik unijnych dostawców paliw w 28 państwach członkowskich, które złożyły sprawozdanie, jest niższy niż wynik pozwalający na osiągnięcie celu redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych paliw transportowych o 6 % do 2020 r. w stosunku do roku 2010 (zob. *Wykres 1*). Należy zauważyć, że w 2018 r. nie zgłoszono żadnej redukcji emisji w segmencie wydobywczym[5]. Oczekuje się, że redukcja tego typu emisji przyczyni się do osiągnięcia celu redukcji emisji do 2020 r.

Ponadto między poszczególnymi państwami członkowskimi występują duże różnice w poczynionych postępach. W 23 państwach członkowskich redukcje w 2018 r. są nadal poniżej poziomu 4 % orientacyjnego celu pośredniego, przy czym należy pamiętać, że państwa członkowskie mogły wymagać, by dostawcy paliw spełniali go już w 2017 r. Szwecja i Finlandia są jedynymi państwami członkowskimi, które przekroczyły już cel redukcji emisji na 2020 r. wynoszący 6 % (dalsze informacje można znaleźć w sprawozdaniu technicznym EEA nr 2/2020 dotyczącym intensywności emisji gazów cieplarnianych paliw transportowych w UE w 2018 r.). Dlatego prawie wszystkie państwa członkowskie muszą podjąć szybkie działania, aby osiągnąć cel na 2020 r.

[4] Dyrektywa Rady (UE) 2015/652 z dnia 20 kwietnia 2015 r. ustanawiająca metody obliczania i wymogi w zakresie sprawozdawczości zgodnie z dyrektywą 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych, Dz.U. L 107 z 25.4.2015, s. 26.

[5] „Emisje w segmencie wydobywczym" oznaczają wszystkie emisje gazów cieplarnianych występujące przed wprowadzeniem surowca do rafinerii lub zakładu przetwórczego, w którym produkuje się paliwo.



Wykres 1: Redukcja intensywności emisji gazów cieplarnianych paliw osiągnięta przez unijnych dostawców paliw w państwach członkowskich w latach 2010–2018 *(Źródło: EOG)*

Uwzględniając emisje wynikające z pośredniej zmiany użytkowania gruntów[6], średnia intensywność emisji gazów cieplarnianych paliw zużytych w 2018 r. była na poziomie 2,1 % poniżej poziomu w 2010 r. Oznacza to, że w 2018 r. ograniczenie emisji wyniosło 29 Mt CO_{2eq}. W ocenie osiągnięcia celu redukcji emisji o co najmniej 6 % nie uwzględnia się emisji wynikających z pośredniej zmiany użytkowania gruntów.

2.2 Dostawy paliwa

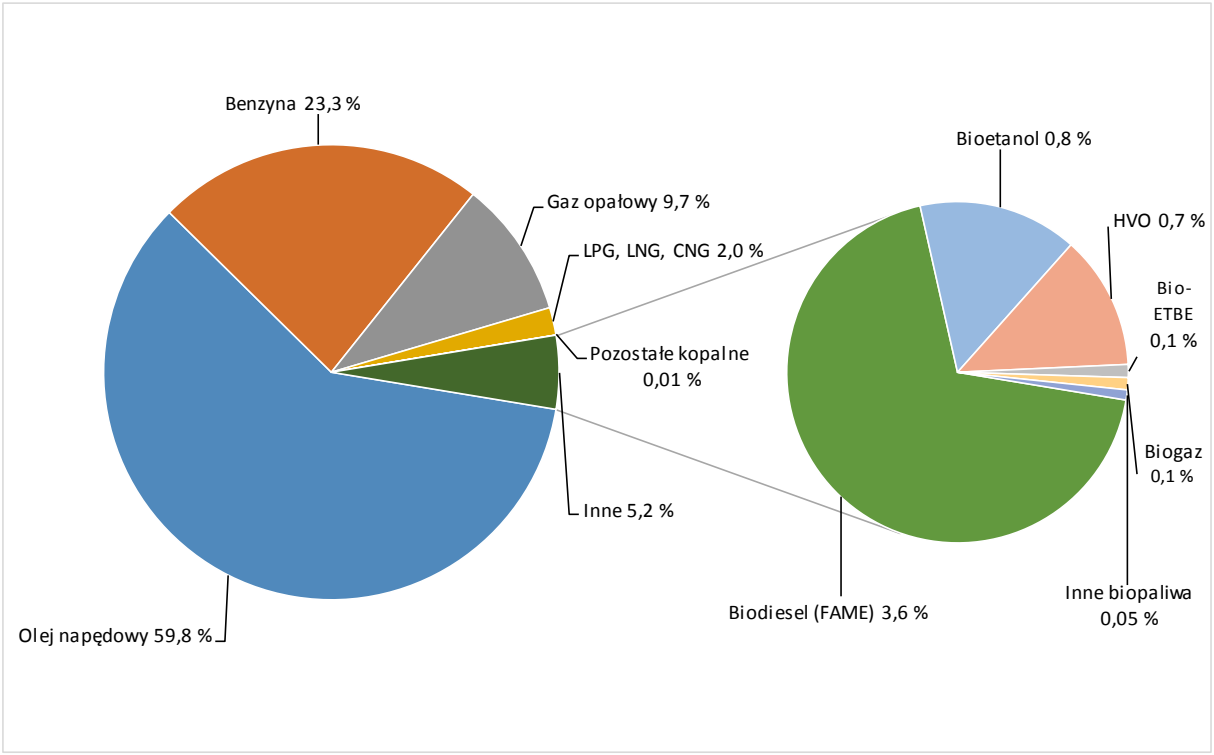
W niniejszej sekcji przedstawiono dane przekazane przez państwa członkowskie, przy czym w danych tych uwzględniono wszystkie paliwa kopalne, biopaliwa i paliwa pochodzenia niebiologicznego objęte zakresem stosowania dyrektywy w sprawie jakości paliw w odniesieniu do transportu drogowego i maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach.

Całkowite zgłoszone dostawy paliw wyniosły 14 028 petadżuli (PJ), z czego 94,8 % stanowiły paliwa kopalne, a 5,2 % biopaliwa. W 2018 r. nie zgłoszono żadnych odnawialnych paliw pochodzenia niebiologicznego.

W 2018 r. wśród dostarczanych paliw kopalnych dominował olej napędowy (59,8 %; 8 386 PJ), a następne w kolejności były: benzyna (23,3 %; 3 271 PJ) i olej opałowy (red

[6] W tym obliczeniu uwzględniono tymczasowe szacowane emisje biopaliw wynikające z pośredniej zmiany użytkowania gruntów ujęte w zestawieniu w załączniku V do dyrektywy w sprawie jakości paliw.

diesel)(9,7 %; 1 363 PJ). Łączny udział gazu płynnego (LPG) i sprężonego gazu ziemnego wyniósł 2 % (275 PJ) (zob. *Wykres 2*).

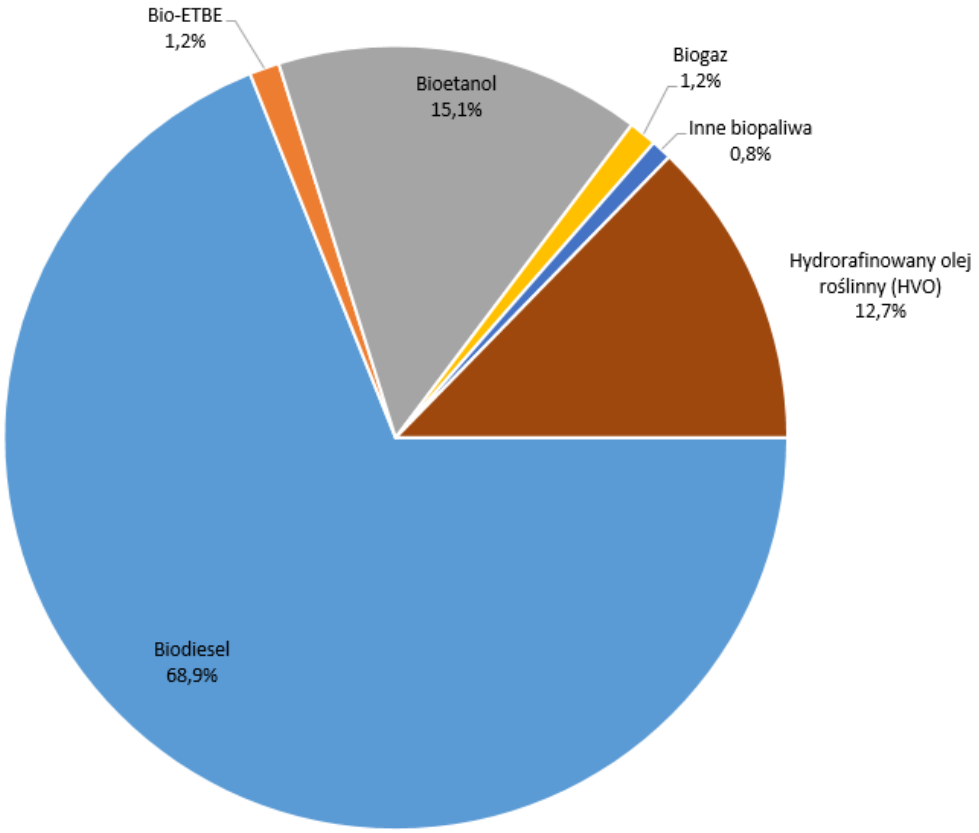


Wykres 2: Udział w dostawie energii w podziale na rodzaje paliwa w 2018 r. *(Źródło: EOG)*

2.3 Zużycie biopaliwa

Jeżeli chodzi o zużycie biopaliw, w 28 państwach członkowskich nadal dominuje biodiesel (ester metylowy kwasu tłuszczowego, FAME) (68,9 % całkowitego zużycia biopaliw; 504 PJ), a następne w kolejności były: bioetanol (15,1 %; 111 PJ) i hydrorafinowany olej roślinny (HVO; (13,1 %; 93 PJ). Bioeter tert-butylowo-etylowy (bio-ETBE) i biogaz stanowią niemal 0,1 % całkowitego zużycia biopaliw (18 PJ). Udział wszystkich innych biopaliw był znacznie mniejszy (zob. *Wykres 3*).

Szczegółowe informacje na temat wszystkich biopaliw i ścieżek można znaleźć w sprawozdaniu technicznym EEA nr 2/2020 dotyczącym intensywności emisji gazów cieplarnianych paliw transportowych w UE w 2018 r.



Wykres 3: Udział w dostawie energii pochodzącej z biopaliw w podziale na rodzaje paliwa w 2018 r. *(Źródło: EOG)*

2.4 Zużycie energii elektrycznej

Składanie sprawozdań dotyczących zużycia energii elektrycznej przez dostawców paliw jest dobrowolne. Dane dotyczące zużycia energii elektrycznej przez motocykle i pojazdy elektryczne przekazało dziesięć państw członkowskich – w porównaniu z siedmioma w 2017 r. (zob. *Tabela 1*).

Państwo członkowskie	Ilość energii, z wyłączeniem wydajności mechanizmu napędowego (GJ)	Ilość energii, wliczając wydajność mechanizmu napędowego (GJ)	Intensywność emisji gazów cieplarnianych zgłoszona przez państwo członkowskie (g CO_{2eq}/MJ)	Intensywność emisji gazów cieplarnianych zgłoszona przez państwo członkowskie (g CO_{2eq}/kWh)
Bułgaria	189 652	75 861	-	-
Francja	1 122 448	448 979	20,4	73
Niemcy	774 000	309 600	153	551
Włochy	1 444 681	577 872	110,3	397
Niderlandy	236 081	94 432	165	594
Portugalia	19 224	7 690	74,7	269
Słowacja	1 407	563	46,4	167
Słowenia	318	127	-	-
Szwecja	52	21	169,2	609
Zjednoczone Królestwo	867 996	347 198	85,3	307

Tabela 1: Zużycie energii elektrycznej przez motocykle i pojazdy elektryczne w 2018 r. jako zgłoszony wkład dostawców paliw w spełnienie celu redukcji emisji gazów cieplarnianych (*Źródło*: *EOG*)

3. PRZEGLĄD DANYCH DOTYCZĄCYCH JAKOŚCI PALIWA W UE ZA 2018 R.

Zgodnie z art. 8 dyrektywy w sprawie jakości paliw wszystkie państwa członkowskie oraz Islandia złożyły sprawozdania zawierające krajowe dane dotyczące jakości paliw za rok 2018.

W niniejszej sekcji przedstawiono dane dotyczące sprzedaży benzyny i oleju napędowego, a także zawartych w nich biokomponentów, w odniesieniu do transportu drogowego, przekazane przez wszystkie państwa członkowskie UE. Pominięto pozostałe paliwa kopalne, biopaliwa i paliwa pochodzenia niebiologicznego, a także paliwa wykorzystywane w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach.

3.1 Benzyna i olej napędowy a zawartość biokomponentów

W sprzedaży paliw w UE w dalszym ciągu dominuje olej napędowy: 72,3 % paliw sprzedanych w 2018 r. stanowił olej napędowy, a 27,7 % benzyna, podobnie jak w 2017 r. (zob. *Tabela 2*).

	2017	2018
Sprzedaż oleju napędowego	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Sprzedaż benzyny	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

Tabela 2: Sprzedaż oleju napędowego i benzyny (w mln litrów i udziałach) w 2017 i 2018 r.

Udział oleju napędowego w porównaniu ze sprzedażą benzyny wzrasta już od lat, od udziału w wysokości 55,6 % sprzedaży ogółem w 2001 r. do udziału w wysokości 72,3 % w 2018 r. Odzwierciedla to w dużym stopniu zwiększanie liczby pojazdów z silnikiem Diesla w parku samochodowym w Europie w tym okresie.

Olej napędowy jest dominującym paliwem pod względem zużycia (stanowi ponad 60 % całkowitej sprzedaży paliw) we wszystkich państwach członkowskich UE z wyjątkiem Cypru, Grecji i Niderlandów.

Większość sprzedanej w 2018 r. benzyny stanowił gatunek benzyny o badawczej liczbie oktanowej (RON) wynoszącej 95, którego udział w całkowitej sprzedaży benzyny nieznacznie spadł w porównaniu z 2017 r. Udział benzyny gatunków o $95 \leq \text{RON} < 98$ wzrósł, natomiast udział benzyny gatunków o $\text{RON} \geq 98$ spadł w porównaniu z 2017 r. (zob. *Tabela 3*).

	2017	2018
RON 95	85,7 %	82 %
95 ≤ RON < 98	8,3 %	13,7 %
RON ≥ 98	5,8 %	4,2 %
RON = 91	0,1 %	0,1 %

Tabela 3: Udział gatunków benzyny w łącznej sprzedaży, według liczby RON

Wszystkie oleje napędowe sprzedawane w UE zawierają biodiesel, natomiast prawie 96 % sprzedawanej benzyny zawiera bioetanol. W 84,3 % paliw benzynowych sprzedanych w UE w 2018 r. objętościowa zawartość etanolu wynosiła do 5 %, a w 11,4 % zawartość ta wynosiła do 10 %. 99,2 % sprzedanego oleju napędowego zawierało do 7 % FAME, a 0,8 % zawierało większą ilość takich estrów.

3.2 Zgodność sprzedanego paliwa z limitami jakościowymi

Ogólnie w UE obserwuje się wysoki poziom zgodności z limitami jakościowymi. W przypadku próbek paliw pobranych w 2018 zgłoszono, że ogromna większość kluczowych parametrów mieściła się w dopuszczalnych limitach.

Litwa, Słowenia i Szwecja sprawdziły i zgłosiły pełną zgodność w przypadku zarówno benzyny, jak i oleju napędowego. Sześć państw członkowskich sprawdziło i zgłosiło pełną zgodność w przypadku benzyny (Bułgaria, Grecja, Łotwa, Litwa, Słowenia i Szwecja), a dwanaście – w przypadku oleju napędowego (Austria, Chorwacja, Grecja, Finlandia, Niemcy, Węgry, Irlandia, Litwa, Polska, Rumunia, Słowenia i Szwecja). Jedno państwo członkowskie (Belgia) zgłosiło ponad 100 przypadków braku zgodności w odniesieniu do benzyny oraz 30 w odniesieniu do oleju napędowego w 2018 r., ale stanowi to niewielką część ogólnej liczby próbek pobranych w tym państwie.

Ogółem za 2018 r. państwa członkowskie zgłosiły 410 przypadków braku zgodności w odniesieniu do benzyny i 114 takich przypadków w odniesieniu do oleju napędowego. W przypadku benzyny parametrami najczęściej niezgodnymi ze specyfikacjami były: prężność par w okresie letnim (w dziewiętnastu państwach członkowskich), badawcza liczba oktanowa (RON) (w dziesięciu państwach członkowskich), motorowa liczba oktanowa (MON) (w ośmiu państwach członkowskich) oraz zawartość siarki (w pięciu państwach członkowskich). W przypadku oleju napędowego parametrami najczęściej niezgodnymi ze specyfikacjami były: zawartość FAME (w siedmiu państwach członkowskich) i zawartość siarki (w ośmiu państwach członkowskich).

Wszystkie państwa członkowskie opisały działania podjęte w przypadku wykrycia próbek niezgodnych z wymaganiami. Działania te obejmują: informowanie właściwych organów, wszczynanie dochodzeń, nakładanie kar i grzywien oraz ponowne pobieranie próbek. W niewielkiej liczbie przypadków nie podjęto żadnych działań ze względu na fakt, że niezgodną z wymogami wartość parametrów uznano za bardzo bliską granic tolerancji.

Nie było zatem powodu, by Komisja wszczynała jakiekolwiek nowe dochodzenia w tym obszarze.